

# リバティ号事件—スパイ活動と 対イスラエル政策

黒 川 修 司

## 本稿の目的

1967年の第三次中東戦争（六日間戦争）のさなかに、米海軍のスパイ船が同盟国であるイスラエル軍の攻撃を受け、死者34名、負傷者171名を出す重大な事件が起こった。米海軍はリバティ号が米国国旗を掲げていたとして、無警告攻撃を行ったイスラエル政府の責任を追及したが、不十分なもので終わった。

議会はこの事件に関する公聴会を一度も開かず、追及がなされたものの、および腰であり徹底した調査が行われたとは言い難い。435人の下院議員のうち本会議でこの問題に関して発言したのは、僅か2名であった。選挙を間近にひかえた議員は親イスラエル・グループにたてついて、巨額の献金を失う危険を冒せなかったのである。

米国とイスラエルとの国家レベルでは、この事件はイスラエルの「誤爆」として処理された。

筆者は7年前に米軍のスパイ船であった「プエブロ号事件」に関して論考を発表したが<sup>1</sup>、今回は同じく情報収集のためのスパイ船が関与した事件を分析して、米国の政策決定を批判的に分析したい。プエブロ号は敵対国の北朝鮮に拿捕されたために、米国政府は交渉するチャンネル探しを初めとしてその対応に苦慮したが、今回は同盟国のイスラエルがスパイ船を攻撃したため、「事実」すら捏造したイスラエルに対して、どのような要素が影響して

---

<sup>1</sup> 拙稿「「プエブロ号事件—米国の情報活動と危機」『論集』（東京女子大学）第57巻第1号、2006年、1-25頁

「誤爆」だとする米国の政策が決定されたのかを明らかにしたい。

## 1. リバティ号攻撃の経過

リバティ号は元来 SS Simmons Victory として 1945 年に建造されたもので、朝鮮戦争中に太平洋を 18 回独航して前線部隊に補給物資を輸送した。1958 年に錆だらけになって「船の墓場」である国家防衛予備艦隊 (the National Defense Reserve Fleet) に編入されたが、1963 年に海軍が取得して 12.7 ミリ機関銃を前後部に 2 門ずつ装備し、情報収集のための改造を施して再就役させ Liberty 号 (AG-168) と改称し、1964 年 4 月に AGTR-5 として技術調査艦に分類された。実際には国家安全保障局 (NSA: National Security Agency)<sup>2</sup> が電波情報収集艦 (スパイ船) として利用した。満載排水量 7725 トンの船に 358 人が乗り組んでいた。

1020 万ドルの最新式の傍受機器を積んでおり、長い極長波ワイヤアンテナ、円錐形の対電子戦アンテナ、渦巻きアンテナ、船首のマイクロ波アンテナ、35 フィートもあるホイップアンテナなどを満載し、船のあちこちから 45 本ものアンテナが突き出る格好の悪い船であり、武装は 12・7 ミリ機関銃が 4 門あるだけであった。(写真 1 を見よ) 一番目立つのが後部甲板に備え付けられた直径 16 フィートの月面反射パラボラアンテナであった。この巨大なアンテナはフォート・ミードにある国家安全保障局本部と直接安全に連絡するために設置されたのだが、相手とリバティ号が同時に月を見通す位置にいないと使えない使い悪い代物であった。米海軍はこのような特徴を備えたリバティ号を、他の船と見間違えることなどないと主張したのも当然のことと思われる。

エジプトに駐留していたソ連軍の兵力と情報を入手したがっていた米軍部は、国家安全保障局に対して情報収集をせつついた。電波情報 (Sigint) を

---

<sup>2</sup> 例えば、Richard A. Best, Jr., The National Security Agency: Issues for Congress, Updated January 16, 2001, CRS Report for Congress, Congressional Research Service, The Library of Congress.



写真1 リバティ号の外見

入手するには滞空時間が数時間しかない空軍の C-130 空中電子偵察機や海軍の EC-121 では不十分なために、スパイ船が最適であった。当時、同型船のオックスフォード（Oxford）号とジェームズタウン（Jamestown）号は東南アジアに配備されており、ジョージタウン（Georgetown）号とベルモント（Belmont）号は南米沖で傍受活動中であった。結局、選択肢はヴァルデス（Valdez）号とリバティ号しかなかった。ヴァルデス号は長期任務を終えてジブラルタル付近におり、リバティ号は象牙海岸（現在のコートジボアール）のアビジャン（Abidjan）港に4日間の予定で入港していた。

5月23日8時20分、NSAはリバティ号の中東派遣を決定し、統合幕僚本部（JCS）の一部局である統合偵察センター（JRC: Joint Reconnaissance Center）に配属されていたNSAの代表から命令が伝達された。リバティ号は西アフリカで任務についていたため、語学要員はフランス語とポルトガル語を理解する人員しかなかった。そのために海兵隊下士官2名とNSA職員

3名のアラビア語要員がスペインのロタ（Rota）で待機していた。NSAはヘブライ語要員を乗船させたが、人手不足であった。

ロタでマゴナグル艦長（William Loren McGonagle）はイスラエルとエジプトの沿岸沖に配備して、軍事情報を収集するよう命令を受けた。但し、エジプトから12.5海里、イスラエルから6.5海里以内に近づかないように命令された。6月2日の正午過ぎにロタ港を出港し、5日にシチリア島の南端を通過中に、イスラエルがアラブ諸国を攻撃し、第三次中東戦争（いわゆる六日間戦争）がはじまった。

## 六日間戦争

1967年5月17日には、エジプトは国連平和維持軍を追いだして、シナイ半島のイスラエル国境地帯に軍隊を移動させていた。数日後、イスラエル軍戦車がシナイ半島前線にいたことが報道され、その翌日エジプトは10万名の予備軍の動員を命じた。5月23日、ナセル大統領はチラン海峡を封鎖し、アカバ湾は封鎖され、イスラエルへの通航が塞がれた。イスラエルはこの封鎖は「イスラエルに対する侵略行動」と断じて、総動員で対抗した。

6月5日シナイ時間午前7時45分（ワシントン時間午前1時45分）、イスラエル空軍はエジプト各地の飛行場を攻撃し、僅か80分で大半の攻撃機を破壊した。最初の数時間でイスラエル空軍機はシリアのダマスカス、エジプト軍の飛行場、更には遥か遠くのナイル河上流のルクソールまで、25か所の飛行場を攻撃し、中東全域の制空権を握った。地上では戦車部隊が3方向からシナイ半島に進撃し、150両以上のエジプト軍戦車を破壊した。同時にヨルダンとシリアも攻撃を受け、ヨルダン川西岸と東エルサレムが占領された。

最初に米国で戦争開始のニュースを受けたのは、ウォルト・ロストウ（Walt Whiteman Rostow）国家安全保障担当補佐官であり、午前2時50分に自宅でホワイトハウスから電話を受け、3時25分に官邸に到着した。すぐに、自宅にいたラスク國務長官に電話をかけて協議し、3階上で寝ていた

ジョンソン大統領を電話で起こした。

6月5日ワシントン時間6時40分、国防総省の作戦会議室でテレタイプが動き出し、毎分66語の速度でロシア語のキリル文字が打ち出された。キューバ・ミサイル危機の恐ろしさを経験した米ソが設置に合意したホットラインが初めて使用されたのであった。文字が打ち出されると大統領通訳官の肩書きをもつ米軍ロシア語専門員が電文の大意をタイピストに口述した。このホットラインはソ連のコスイギン首相からのもので、中東での軍事衝突に関して米国がイスラエルに影響力を行使するよう要請するものであった。翻訳された文章は作戦会議室の責任者の将軍からマクナマラ国防長官に電話され、マクナマラは大統領に電話をして協議した。これ以後2-3週間に亘り、米国が9回、ソ連が11回ホットラインを使用した。

イスラエルのラビン参謀長 (Yitzhak Rabin) はテル・アヴィヴ駐在のカーズル (Ernest Carl Castle) 米海軍武官に対して、イスラエルはその沿岸をあらゆる手段で防衛することと、未確認の艦船は撃沈されることを通告した。ワシントン時間で6月7日の夜、現地時間6月8日午前3時10分、国防総省は第6艦隊司令部に対し、リバティ号がイスラエル、シリア、エジプト沿岸から100海里 [190 km] 以内に入らないように命令した<sup>3</sup>ののだが、この命令はリバティ号がモニタリングしていた周波数で送られなかった。そのためリバティ号はこの電報を受信しないままに問題海域へと進んでいた。海軍とNSAは戦争が始まったために増加した通信量と、技術を持った通信員によって扱われなかったためだとの結論を後の調査で下した。

六日間戦争が始まると、リバティ号のマゴナグル艦長は、第6艦隊 [地中海担当] のマーチン (Vice Admiral William L. Martin) 提督に対して、直ちに駆逐1隻を派遣してリバティ号を護衛するように頼んだ。翌日、マーチン提督は「リバティ号は国際海域にいる米国の艦船だと告げる明白なマーク

---

<sup>3</sup> Telegram from the Joint Chiefs of Staff to the Commander in Chief, European Command (Lemnitzer) June 8, 1967, *Foreign Relations of the United States, 1964-1968, Volume XIX, Arab-Israeli Crisis and War, 1967*, Document 199, p. 316,

が付いており、紛争の参加者ではなくいかなる国家による攻撃の目標ではない」として、この要求を拒否した。しかし、もしもあり得ない攻撃がある場合には、第6艦隊からのジェット戦闘機が10分以内に到着すると告げた<sup>4</sup>。

## 2. 攻撃

6月8日(木) 午前5時14分に朝日が昇った時にシナイ半島から10マイルの地中海にリバティ号はいた。少なくとも5回出された警告も受け取らず、一番近い味方は600マイル遠方にいた。日が出てから間もなく、当直士官は大型飛行機が船の周りを何回か旋回し、テル・アヴィヴの方向に飛び去ったのを目撃した。その朝、イスラエルによる偵察はほぼ30分おきに繰り返された。一度などはノストラス・ノルド2501型機がリバティ号の右舷を旋回し、シナイ方面に飛び去った。大きなダヴィデの星が機体に付いていたのが目撃されている。

イスラエル軍はリバティ号を6時間以上も監視していたので、米国の電子スパイ船であることを認識していたはずなのに、午後12時05分に撃沈命令を下した。ここにも誤認と情報収集の問題があったようだ。イスラエル軍はエル・アリシュで海上から砲撃されたと判断し（これは後になって誤認と判明した）、そこからエジプト軍の駆逐艦（元英国のZ級駆逐艦）が砲撃したと推測し、更に、駆逐艦ならば30ノットは出るとして、リバティ号のスピードを30ノット以上と判断し、（実際は5ノットという人間がやや急いで歩く速度であったが）このままだとエジプトのポート・サイド（Port Said）軍港に入ってしまうと予測した。誤認と錯誤の連鎖が続いてイスラエルとリバティ号にとって致命的な判断が下されることになった。6月8日午後12時05分にアシュドド（Ashdod、図1に出ている）から3隻の魚雷艇

---

<sup>4</sup> *Combat Incidents, Including: USS Liberty Incident, Gulf of Tonkin Incident*, Hephastus Books, p. 3、この本はWikipediaなどから各種のデータを統合して出版する新たな試みである。そのため出版年が本には出ていない。ISBN: 9-781243-208972

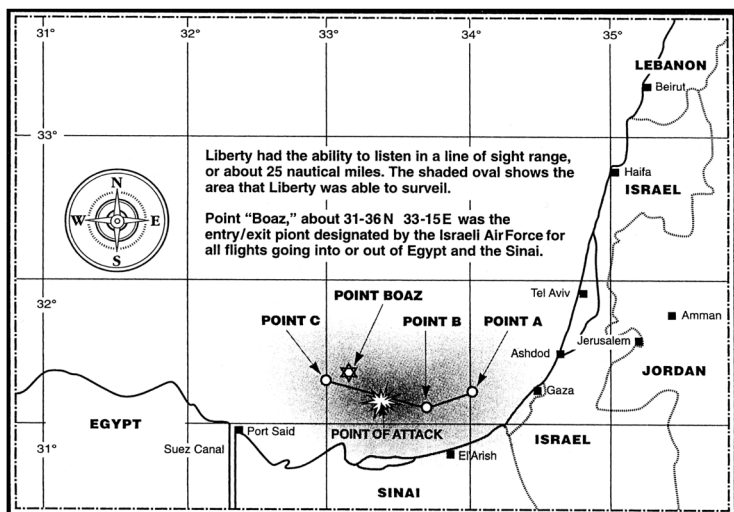


図1 リバティ号の位置 Cristol p. 26、リバティ号はA地点（エジプトから13海里離れた北緯31度27分2秒、東経34度0分）から、B地点、C地点へと移動した。  
出典：Cristol, p. 26

が出撃したが、30ノットで進む船を海軍の艦船では捕捉出来ないと判断して、午後1時41分にライバルの空軍に攻撃を要請した。

13時58分、無警告でフランスのダッソー（Dassault）社が製作した数機のミラージュ（Mirage）ⅢCが、太陽を背にしてリバティ号に対して機銃掃射をし、更に爆弾を投下した。弾丸を撃ち尽くしたミラージュが去ると、二機のスーパー・ミステール（Mystere IV）戦闘爆撃機が現れ、機銃掃射をしてから1000ポンド爆弾とナパーム弾まで投下し命中した。防御システムを殆ど持たないリバティ号は穴だらけになり炎上した。後にマルタ島で緊急修理をした際に、人間の手より大きい穴が861、機関銃による穴が数千見つかった<sup>5</sup>。マゴナグル艦長が負傷したが艦橋を離れることを拒否した。また、

<sup>5</sup> The USS Liberty Veterans Association. Inc., "A Report: War Crimes Committed Against U.S. Military Personnel, June 8, 1967," Submitted to the Secretary of the Army in his capacity as Executive Agent for the Secretary of Defense, June 8, 2005, p. 6.

作戦主任が戦死し、副長も瀕死の重傷を負った。

イスラエル軍がナパーム弾を艦船に投下したのは、軍事的には不可思議である。ヴェトナム戦争でも多用されたナパーム弾は地上攻撃に適したものである。艦船に対する爆弾ならば徹甲弾が普通であろう。

リバティ号はイスラエル側の妨害電波を押しつけて、第6艦隊へ「国籍不明のジェット機が攻撃中、緊急救援を要請する」(HAVE BEEN HIT REQUEST IMMEDIATE ASSISTANCE)との救難信号を出した。フラッシュ電報によれば、リバティ号の位置は、北緯31分23分、東経33度25分であった。14時09分、クレタ島付近にいた空母サラトガ(U.S.S. Saratoga, CVA-60)がリバティ号の救難信号を受信し、「更に交信を待つ」と返電した。2時50分にはクレタ島沖を航行中の空母アメリカが4機のA-4スカイホークを出撃させ、同時に空母サラトガも4機のA-1攻撃機を救援のために出撃するよう命令を受けた。「リバティ号に明白な攻撃を仕掛けているものがあれば、全て撃破、もしくは撃退せよ」との命令を受けた戦闘機が空母から発進したのは、15時45分であった。

戦闘機の攻撃後35分が経過した14時24分には3隻のフランス製とドイツ製の魚雷艇(MTB: Mortor Torpedo Boat)が右舷から40ミリ砲と20ミリ機関砲で砲撃してきた<sup>6</sup>。マゴナグル艦長はなぜか回避行動を取らずにいた。14時37分、5発のドイツ製19インチ魚雷が放たれたが、魚雷艇203が発射した1発しか命中しなかったが、リバティ号の右舷に命中した魚雷は横39フィート(12m)、縦24フィート(7.3m)もの穴を開けた。(写真2を参照)少数の救命ボートが海面に押し出されたが、艦長は船が沈む危険性はないと判断して、魚雷艇からの攻撃を受け続けていたために、乗組員の負傷を恐れてそれ以上の救命ボートの展開は見送られた。沈没を食い止めた

---

<sup>6</sup> 当時は極秘扱いであった[1985年8月30日に解除]クリフォード報告書によれば、魚雷艇の一隻が攻撃前にA-A信号(国籍を明らかにせよ)を送ったが、リバティ号は返事をしないままにA-A信号を送ってきたために、身元を明らかにすることを避けており、エジプトの軍艦とみなして攻撃した。(http://www.the-libertyincident.com/cliford.html) p. 2,



めに、水没した NSA 区画のハッチを全て密閉し、内部に 25 名のシギント班員の死体が閉じ込められた。

魚雷が船の NSA のシギント区画を直撃していたため、機密書類が魚雷であいた大穴から流失したことを心配した米軍は、2 隻の駆逐艦と艦隊所属の外洋タグボートで捜索した。タグボートは鈎竿と攫み網を使って、機密資料を回収した。

自分たちの生命と艦を救おうと努力した乗組員に対して、後に議会栄誉勲章 (Medal of Honor) 1 つ、海軍十字章 (Navy Cross) 2 つ、銀星章 (Silver Star) が 11 個、青銅星章 (Bronze Star) が 20 個、海軍名誉メダル (Naval Commendation Medal) が 9 個、名誉負傷章 (Purple Hearts) が 204 個も授与された。更に、船自体も大統領勲章 (the Presidential Unit Citation) を受けることになった。

魚雷艇の攻撃後になってイスラエル側はリバティ号の国籍がエジプトではないとの疑念を抱き、ヘリコプターを派遣してリバティ号のマスト、国旗、船首などを調べた<sup>7</sup>。

攻撃から 16 時間半経過して、クレタ島スドウハ湾東南 420 マイルの地点でリバティ号は駆逐艦デイヴィスとマッシイと出会った。沈没を免れた同艦は、ミサイル巡洋艦 Little Rock (CLG-4)、空母 America (CVA-66)、駆逐艦 Davis (DD-937)、Papago (ATF-160) に護衛されてマルタ島のヴァレッタ (Valletta) に入港して応急修理を受けた。ヘリコプターが飛来し、負傷者を 139 マイル彼方にいた空母アメリカに運び、そこからアテネ経由でナポリの海軍病院に空輸された。

リバティ号は 1967 年 7 月にマルタから米国本土ノーフォークに帰還した。本格的な修理は断念され、68 年 6 月に廃船処分になり、70 年に海運局に移管され、10 万 1666 ドル 66 セントで売却され、73 年に解体業者がボムチモアのカーティス湾で解体して屑鉄として売られた。

---

<sup>7</sup> Ibid, p. 4.



写真2 リバティ号に命中した魚雷が作った穴

[http://www.nsa.gov/liberty/public\\_info/\\_files/Tropedo\\_Hole\\_from\\_Drydock\\_Floor3/jpg](http://www.nsa.gov/liberty/public_info/_files/Tropedo_Hole_from_Drydock_Floor3/jpg)

### 3. イスラエル政府の弁明

リバティ号には米国旗は掲げられており、更に GTR-5 の文字が船首と船尾の両側に書かれていたし、「USS Liberty」の文字も黒く書かれていた。米海軍はこのようなリバティ号は、仮にこの海域にいるとイスラエル側が知らなくても、米国軍艦であると認知できると主張した。

これに対してイスラエルの予備審査<sup>8</sup>によれば、進軍したイスラエルが攻

---

<sup>8</sup> I. Yerushalmi, Sgam-Auf, "Israel Defense Forces" Preliminary Inquire File 1/67

撃していたエジプトのエル・アリシュが海上から砲撃を受けており、派遣された魚雷艇がポート・サイドに向かって 30 ノットで移動中の敵艦を発見した。次いで派遣された戦闘機は、船には国旗が掲げておらず、船体に識別記号がなく、艦体は戦闘艦の灰色に塗られており、艦体前部に 2 門の大砲を発見した。低空を飛んだイスラエル戦闘機が船体に“CPR-5”の文字を発見して、司令部に報告した。司令部では各種の情報を総合して、この船はエジプト軍の補給艦“El-Quseir”と断定し、14 時 36 分に魚雷艇に攻撃命令を下した。攻撃のために接近した魚雷艇が船体に“GTR-5”を発見したが、その意味するところを理解できなかった。魚雷攻撃後に人命救助に向かったヘリコプターが、船体に小さな米国国旗が掲げられているのを発見したため、更なる攻撃は中止された。

テル・アヴィヴ駐在の米海軍武官アーネスト C. カースル大佐がイスラエル軍総司令部に緊急に呼び出され、イスラエル空軍と海軍がリバティ号を「誤って」攻撃したと告げられた。すぐに大使館に戻ったカースル大佐はこの件をフラッシュ通報でワシントンに送った。(ワシントン時間午後 10 時 14 分)

ジョンソン大統領は議会のリーダーたちに数件の未決の法案に関して支持を取り付けるために電話中であつた。ロストウ補佐官が電話してリバティ号が地中海で魚雷攻撃を受けたと連絡してきた。国防総省ではマクナマラ長官が NSA のカーター (Marshall Carter) 長官に電話をかけ、船の仕様や乗員などの情報を要求した。カーター長官は知っていることは全て教えたが、最新の情報は人員と運用を直接担当している海軍保安部が持っていると言った。

NSA が本当に心配したのはリバティ号の艦内にある極秘資料のことであり、できる限り書類は焼却し、可能ならば電子機器は持ち出したいとの要望を JRC に伝えた。船内の秘密資料が失われることを防ぐために、カーター NSA 長官は自沈命令を出すべきだと言ったが、攻撃を受けた海域は水深が 35-40 尋 [約 60-70 m] と浅く、資料と機材が確実に廃棄できないと知らされてから考え直した。

ジョンソン大統領は米軍戦闘機が交戦区域に急行していることにソ連が気

づいており、米軍の軍事介入だと判断されたら困ると考え、中東戦争に介入する意図のないことを午前 11 時 17 分にコスイギンにホットラインを使って連絡した。この通信はワシントン時間午前 11 時 24 分にクレムリンに届いた。約 45 分後にコスイギンはその内容をエジプトのナセル大統領に伝達したという返答が届いた。

イスラエルはジョンソン大統領に対して、攻撃の直後からこの事件の消しを依頼したようである。報道の完全封鎖がペンタゴンから発令され、現場にいた人間は攻撃について一切語らないように命じられた。

イスラエル国防軍の主任軍事検察官（Chief Military Prosecutor）は事件直後に、この攻撃に責任があった軍人に対して軍事法廷で裁くように公式の告訴をなしたが、国防軍は軍事法廷を開くべきかどうか第三者に審問した。その結果は米国側の主張を否定し、イスラエル軍の誰も軍事法廷で裁かれるべきではないというものであった。Ram Ron 大佐による審査委員会の報告書によれば、イスラエル国防軍（ISF）の連鎖的ミスによる誤爆だと結論付けられた。

イスラエル政府は米国に秘密報告書を提出し、リバティ号事件は過誤によるものだと主張した。当日の 10 時 50 分頃イスラエル海軍のオブザーバーが空軍の司令部に到着し、海軍—空軍連絡将校と一緒に『ジェーン海軍年鑑』（*Janes' Fighting Ships*）をチェックしたが、リバティ号をエジプト軍兵員馬匹輸送船のエル・クセイル（El Quseir）号と誤認したと強引に述べ立てた。このエジプト船は事件現場から 250 マイルも離れたアレキサンドリア港の棧橋に係留され、錆付いていたのである。エジプト軍の艦船の位置は、イスラエルが攻撃を決断する際に考慮する重大情報の一つであり、陰謀説を取る研究者によればイスラエル政府の主張は全くの虚偽となる。

エル・クセイル号はトン数でリバティ号のほぼ 4 分の 1 しかなく、全長も約半分であり、リバティ号と取り違えることは有りそうもない。しかし、クリストルはその著書の 154 頁で、前方にマストがあり、中部に構造物あり、後方にも 1 本マストがあり、煙突が 1 本である艦形が類似しており、

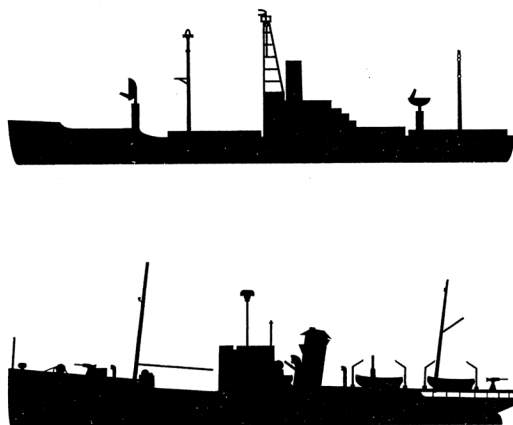


図2 リバティ号とエル・クセイル号の艦影比較 出典: Cristol, p. 154

高速で攻撃する戦闘機からは僅か2秒では米国国旗も艦船番号も見えないことを説得的に述べている。[図2を見よ]

バムフォードはその著作 *Body of Secrets* (邦訳『すべては傍受されている』)において、イスラエルがエル・アリシュで捕虜にしたエジプト軍将兵約400名を虐殺したことを隠蔽するために、リバティ号を攻撃したと主張している。バムフォードは前作『パズル・パレス』で No Such Agency とまで言われていた謎の NSA の活動を詳細に暴きだし、現代の情報戦の第一人者となった人間だが、この理由では十分な説得力がない。

イスラエル予審軍法会議はイスラエル政府と関係者全員を無罪放免した。軍法会議にかけられた者も、降格された者も、懲戒された者さえいなかった。それどころか、リバティ号に魚雷を発射した魚雷艇203号を顕彰したのである。

#### 4. 米国政府の対応

ジョンソン大統領は翌年の大統領選のためにユダヤ人の票を必要としてい

たために事件をもみ消した。また、議会も公聴会を開くこともなかった。秋の選挙を控え、イスラエル・ロビーの票と献金を失うことを恐れたと思われる。そもそもユダヤ人・ロビイストはその影響力において隔絶していた<sup>9</sup>。この点は在郷軍人会（American Legion）や全米ライフル協会（National Rifle Association of America）に匹敵すると思われる。

不可思議なことにジョンソン大統領はイスラエル政府に対して、当然要求すべきことをしていないのである。例えば、事実関係を確認するためには不可欠であるイスラエル魚雷艇の航海日誌、戦闘機の飛行記録、戦闘機パイロットと基地との通信記録などを提出するようにイスラエル政府に対して要求しなかった<sup>10</sup>。

ラスク国務長官は「私はイスラエルの説明に決して納得しなかった。彼らのリバティ号に対する攻撃は事故でもなければ、地方の司令官の誤認によるものでもなかった。我々は外交チャネルを通じて声明の受け取りを拒絶した。その当時だけでなく、今でも彼らの説明を信じない。攻撃は明らかに意図的なものであった」<sup>11</sup>と述べている。

攻撃後 24 時間以内に米海軍は公式の軍事法廷（U.S. Naval Court of Inquire）を設置した。このこと自体は重大事件が発生した時の通常の調査手続きであったが、異常なことは委員長とスタッフが僅か 1 週間で審議を終えるように口頭で伝えられたのであった<sup>12</sup>。この法廷は当初ロンドンで、次いで地中海に移動して、マルタに入港していたリバティ号を検査した。6 月 16 日ロンドンに戻り、600 頁以上の証拠を調べ、14 名のリバティ号乗組員の証言を得て、5 名の専門家を召喚して証言を得た。

この軍事法廷でリバティ号の指揮官は、最初の空襲時には 5 フィートか

---

<sup>9</sup> 決定版ともいうべき研究書は、John J. Mearsheimer and Stephan M. Walt, *The Israel Lobby and U.S. Foreign Policy*, Farrar, Straus and Giroux, 2007、であろう。翻訳は『イスラエル・ロビーとアメリカの外交政策』I・II、講談社、2007 年

<sup>10</sup> A. Jay Cristol, *The Liberty Incident: The 1967 Israeli Attack on the U.S. Navy Spy Ship*, Brassey's Inc., 2002, p. 187,

<sup>11</sup> Hephæstus Book, op.cit., p. 10.

<sup>12</sup> Ibid, p. 14.

ける 8 フィートの米国国旗が掲げられていたが、最初の空襲で打ち飛ばされたか、または甲板に置いてあった 55 ガロンのガソリンが入っていたドラム缶が燃え上がった時に燃えてしまったと証言している。(Cristol, p. 50) 但し、国旗が広がっていたかどうか、また攻撃機から目視されたかどうかについては議論が分かれている。イスラエル人パイロットが米国旗を目撃したという唯一の公開されている記録は、空と海からの攻撃が終わってから少なくとも 30 分は経過した時点での、ヘリコプターのパイロット証言である。クリストルが図 3 で示したように、リバティ号が西に 5 ノットの速度で移動し、イスラエル戦闘機が毎時 600 マイルで飛んでいると、風は 15 ノット以上ないと米国旗は戦闘機からは目撃できないと思われる。[図 3、上の右の図] 時速 600 マイルというスピードは、毎秒 1000 フィート [300 m] で飛行している戦闘機パイロットが旗を確認する時間は僅か 2 秒以下である。

米国旗が見えたかどうかに関する決定的な証拠は存在しない。結局は、人間は自分が見たいものを見るのだというシニカルな見解が正しいのではないだろうか。

軍事法廷の記録は極秘とされ、国民の眼から遠ざけられてしまった。

CIA は 6 月 13 日に「暫定」報告書を発表し、入手した情報を見る限り、イスラエル軍は米国艦船を攻撃していたとの認識はなかったと述べていた。しかしながら、回顧録においてヘルムズ CIA 長官は「イスラエル政府は事件に対して謝罪してきたが、リバティ号が米国艦船だとは判らなかったという弁明はワシントンでは誰も信じなかった。後に情報メモランダムでは攻撃は錯誤によるものであり、意図的なものでなかったと結論した。…イスラエル側はリバティ号を攻撃したときに何をしているのか知っていたと思う。何故リバティ号を攻撃する必要があったのか、また誰がこの攻撃を命令したのか、いまだに理解できない」と書いている<sup>13</sup>。

1967 年 7 月に開かれた上院外交委員会において、マクナマラ国防長官は

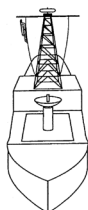
---

<sup>13</sup>Richard Helms and William Hood, *A Look over My Shoulder: A Life in the Central Intelligence Agency*, Random House, 2003, p. 301.

# What does a pilot see during a head on run at a ship?

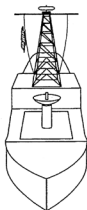
The ship is steering west at 5 nautical MPH. The plane is flying east at about 600 MPH.

**SHIP'S FLAG AS SEEN WITH 10 KT WEST WIND.**



Wind 15 KTS from the bow. The flag is flying and is seen streaming aft. The pilot has no view of the flag.

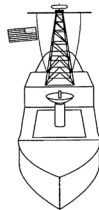
**SHIP'S FLAG AS SEEN WITH 5 KT EAST WIND.**



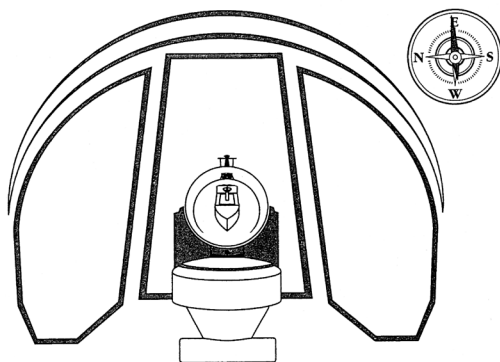
Zero wind across the deck. If the ship is steaming west at 5 KTS, and the wind is from the east at 5 KTS, then the flag would be seen as drooped.

**SHIP'S FLAG AS SEEN WITH 15 KT CROSS WIND.**

(North or south illustration shows south wind.)



If the ship steamed west at 5 KTS, it would require a wind in excess of 15 KTS to extend the flag perpendicular.



Perspective from pilot's point of view through the sights.  
(approximation)

図3 戦闘機から見たリバティ号の国旗 出典: Cristol, p. 77

「リバティ号攻撃は情報と手続きの重大な失敗」だが「イスラエル政府には攻撃的意図はなかった」と発言したが、ヒッケンルーパー上院議員は「これは意図的な攻撃であり、米軍艦船だと判定する機会はイスラエル側にあった」とトンキン湾事件を引き合いに出して批判した<sup>14</sup>。

<sup>14</sup>Hearing before the Committee on Foreign Relations, U.S. Senate Ninetieth Congress First Session on S. 1872 (A Bill to amend the Foreign Assistance Act of 1961 as Amended, and for Other Purposes), June 12, July 14, and 26, 1967, p. 266., p. 267.



1969年4月28日、イスラエル政府が負傷した乗組員に約2万ドルを支払ったが、その大半は弁護士費用に消えた。1968年にイスラエル政府は死亡者の遺族に約10万ドルを支払った。

米国政府はリバティ号の損害補償金として764万4146ドルを請求したが、イスラエル政府は支払いを拒否し続けた。1980年には利息だけで1000万ドルに達したが、イスラエル大使イーフリム・エヴロンは米国側の要求が600万ドルで利息を全額免除するならば、支払に合意するかもしれないと示唆し、退任間近いカーター大統領がこれを受け入れて、1980年12月に600万ドルの支払いを受けた。

マゴナグル艦長は船を生還させた勇敢な行為に対して議会栄誉勲章（Medal of Honor）を授与されたが、ジョンソン政権はこれを極力メディアに嗅ぎつけられないようにした。死後に贈られることの多いこの最高レベルの勲章は、通常ならばホワイトハウスに招待されて大統領から授与されるべきであるにもかかわらず、アナコスティア川の岸辺にある怪しい海軍工廠で海軍長官からひっそりと授与された。

## 外交関係と情報機関

そもそも米国とイスラエルは密接な関係にあり、この六日間戦争でイスラエルがリバティ号を攻撃して、米国との関係を悪化させる誘因はどこにも存在しなかった。米国がイスラエルに対して米艦艇がエジプト沖にいることを通告しなかったために、イスラエル側は米国艦船がいるはずがないと思い込んだことが最大の原因であろう。確かに戦争開始の時点では米国艦船はエジプト沖にいなかったが、その後にリバティ号が配置されたのである。リバティ号は公海に留まっていたのであり、攻撃を受けた時の緯度は東経35度25分、北緯31度23分の国際水域であった。

更に、イスラエルの航空機がリバティ号のスピードを32ノットと誤認したために、エジプトのポート・サイドに向かっていると判断し、攻撃を仕掛けたことが直接の原因だと思われる。

実は米海軍の EC-121 偵察機がこの当時（シナイ時間 2 時 30 分から 3 時 27 分まで）アテネから当該空域を飛行しており、リパティ号攻撃後のイスラエルの 2 人ヘリコプター乗員と Hazor 空軍基地のコントロール・タワーとの間の会話を録音していた。2003 年 7 月 2 日に NSA はこのテープを公開した。これはクリストル判事が情報公開法に基づいて法廷に訴えたことによる。イスラエル軍の戦闘機・ヘリコプターと基地管制官の会話記録からのテープおこしは Cristol の著作に付録 2 (op. cit. pp. 209–223) として公開されている。これらの録音からは、イスラエル側が攻撃後もエジプトの補給艦を攻撃したと思い込んでいたことを示している。

結局、1987 年 11 月 17 日の米国・イスラエルの外交書簡の交換で正式に事件に幕がおろされた。人的損害に対して 1300 万ドルの補償金が支払われた。

#### 資 料

*Foreign Relations of the United States, 1964–1968, Volume XIX, Arab-Israeli Crisis and War, 1967*

William D. Gerhard and Henry W. Millington, *Attack on a Sigint Collector, the U.S.S. Liberty (S-CCO)*, United States Cryptologic History, Special Series Crisis Collection Volume 1, National Security Agency, 1981, Classified by NSA/CSSM 123–2 (Top Secret) 機密解除後でも相当な量の文章が削除されているが、事件の詳細を語っている。

クリフォード報告書: <http://www.thelibertyincident.com/cliford.html>

The USS Liberty Veterans Association, Inc., "A Report: War Crimes Committed Against U.S. Military Personnel, June 8, 1967," Submitted to the Secretary of the Army in his capacity as Executive Agent for the Secretary of Defense, June 8, 2005, 34 pp.

#### 参 考 文 献

James Bamford, *Body of Secret: Anatomy of the Ultra-Secret National Security Agency: from the Cold War through the Dawn of a New Century*, Doubleday, 2001, 瀧澤一郎 訳『すべては傍受されている—米国国家安全保障局の正体』角川書店、2003 年

A. Jay Cristol, *The Liberty Incident: The 1967 Israeli Attack on the U.S. Navy Spy Ship, Brassey's Inc.*, 2002

James Scott, *The Attack on the Liberty: The Untold Story of Israel's Deadly 1967 Assault on a U.S. Spy Ship*, Simon & Schuster, 2009

Captain A. Jay Cristol, USNR (Ret), Captain Ernest Castle, USN (Ret), and John Hadden, CIA (Ret) "The USS Liberty and the Role of Intelligence.

キーワード

安全保障、NSA、情報戦、中東戦争